SENINEES

În bazele noastre aeriene se zboară intens, se perfecţionează deprinderi, se acumulează experienţă profesională...

Prezent la ceremonialul depunerii Jurământului Militar de către cei mai tineri ostaşi de la Şcoala de Aplicaţie pentru Aviaţie, generalul-locotenent Constantin Gheorghe, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, a răspuns ziariştilor care s-au interesat de viitorul instituţiei de la Boboc şi, mai ales, despre aspecte ale colaborării militare româno-americane în cadrul coaliţiei antiteroriste internaţionale.

SENTIMENTE PATRIOTICE, CĂLDURĂ SUFLETEASCĂ, SPIRIT PROASPĂT, TINERESC

pagina 5

ÎN DIRECT:

RĂZBOI ŞI BÂLCI

Războiul este, de când lumea, un fenomen grav, dramatic, crâncen. Legile sale, dure, neiertătoare, nu admit decât învingători şi învinşi.

Spaţiul în care se produce este, înainte de orice, spaţiul beligeranţilor. Al celor care se vânează reciproc. Al vieţii şi morţii în acelaşi timp. Intruşii, cu voia sau fără voia lor, sunt pe un domeniu al riscului total.

Dar iată că suntem în mileniul III şi războiul ...se dă la televizor. În acest fel, oricare ins de pe planetă poate să tremure sau să se bucure, în funcţie de locul pe care îl ocupă lângă baricadă, pentru o explozie, pentru un oraş ocupat, pentru un avion căzut...

Altfel spus, suntem conectaţi la acţiunile de luptă, le vedem, ne sperie, participăm şi noi la război. Iar ca lucrurile să fie şi mai antrenante, televiziunile, că avem destule, aduc experţi, analişti, comentatori, doctori în războaie. O parte din aceşti oameni ştiu cu ce se mănâncă astfel de... bucate, au bunul simţ să nu filozofeze aiurea şi chiar te fac să pricepi ce şi cum se petrece la război.

Dar recenta confruntare din Irak, transmisă, zice-se, în direct la televiziune, se bucură, de cele mai multe ori, subliniez: de cele mai multe ori, de comentarii absolut paralele cu fenomenul, ignoranţa şi absurdul întrec orice măsură, obrăznicia agresivă fiind dată, vândută nouă, telespectatorilor, drept cunoştinţă de cauză, profesionalism, cunoaştere elevată etc.

Astfel de "experţi" îşi dau cu părerea, de pildă, despre natura, cauzele şi scopurile războaielor. De fapt, te anunţă că despre acestea vor vorbi. Iar dacă eşti naiv şi aştepţi să afli care ar fi una sau alta, vei constata că şi-au terminat spectacolul şi nici nu au mai adus vorba despre natura, cauzele sau scopurile războiului.

M-am uitat amuzat cum, pe parcursul unei emisiuni, un distins om politic îl "învăţa" pe un general în rezervă, persoană cu solide cunoştinţe în domeniu, cum e chestia cu războiul, cu lupta armată. Tactica se confunda cu strategia, dacă nu cumva se inversau, formele cu metodele, cauzele cu efectele. Pe un alt post, un fost înalt demnitar militar era întrerupt din cinci în cinci secunde de prezentatorul postului, care voia altceva decât ideile pertinente ale invitatului său.

Dar sunt şi cazuri în care militari de carieră, rezervişti sau activi, bat câmpii pe lângă subiect, evită răspunsurile directe, amestecă aspectele politice cu cele militare şi invers. Oameni serioşi, cu ştiinţă de carte, se pun în situaţii penibile din cauza emoţiilor, a preopinenţilor prea vehemenţi sau a abordării unor teme străine lor.

Apropo de obrăznicie, de ignoranţă. Pe unul din posturi au apărut, la un moment dat, trei ziarişti. Subiectul discuţiei, tot războiul din Irak. Se comentau evenimentele la zi, la oră, la secundă, că tot aveau imagini "în direct". Pe parcursul discuţiei, cei doi jurnalişti invitaţi au găsit ocazia să spună că războiul, lupta armată constituie subiecte pe care nu le stăpânesc temeinic. Jurnalistul gazdă, însă, se dădea mare cunoscător. Până când, privind spre ecran, observă cu voce tare: "Iată ce infern au declanşat americanii astă seară asupra oraşului..." (Şi numeşte o localitate lovită de bombardamente). Unul dintre oaspeţi: "Nu, nu-i localitatea aceasta. Este Bagdadul". Jurnalistul gazdă: "Da! Priviţi ce intensitate au bombardamentele americane efectuate în această seară asupra Capitalei irakiene". Celălalt jurnalist oaspete: "Nu sunt bombardamentele din această seară, ci din seara a doua a conflictului". "Da? – face gazda mirată. O fi, că nici eu nu mă pricep prea bine!"

În felul acesta ne sunt traduse imaginile pe care televiziunile ni le aduc în casă. Un lucru serios, grav, cumplit este transformat în bâlci de actoraşi ieftini, de ocazie. Suntem intruşi, iar războiul pedepseşte intruşii.

Iluzia cea mai mare fiind totuşi că privim războiul în direct...

DUMITRU AMARIEI

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

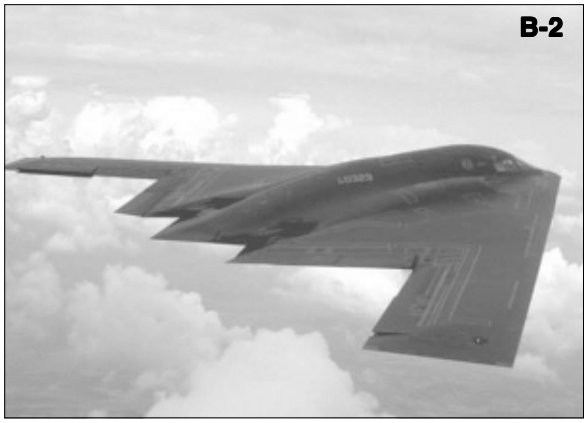
Nr. 5 (57) • MARTIE – 2003

Din nou, război în Golf. A început operaţia

"IRAQI FREEDOM"

✈ Bombardamente masive asupra principalelor obiective militare ✈ 2.000 ieşiri avion pe zi ✈ Se atacă şi terestru, pe trei direcţii vizând Bagdadul ✈ De la "Foc şi Teamă" la "Şoc şi Groază" ✈ Brigada 173 Aeropurtată (SUA) a deschis al doilea front, în nordul Irakului ✈ Au intrat în luptă unităţile de elită ale lui Saddam Hussein: Garda Republicană şi Fedayinii

Aşadar, din nou război în Golful Persic! La 12 ani de la prima intervenţie militară aliată împotriva Irakului, care invadase Kuweitul, Statele Unite ale Americii, Marea Britanie şi Australia au pornit o nouă campanie militară având ca ţintă regimul dictatorial, pro-terorist, al preşedintelui Saddam Hussein: **"OPERATION IRAQI FREEDOM"** – "OPERAŢIA LIBERTATE PENTRU IRAK".


B-2

B-52

În baza Rezoluţiei 1441 a ONU, aliaţii au declanşat operaţiile militare împotriva regimului Saddam Hussein, cu scopul declarat de **"apărare a poporului american, distrugerea potenţialului NBC irakian şi eliberarea poporului irakian de tiranie".** Cel de-al doilea război împotriva Irakului are următoarele 8 obiective: 1) Îndepărtarea prin forţă a guvernului lui Saddam Hussein; 2) Descoperirea, izolarea şi distrugerea armelor de nimicire în masă irakiene, a vectorilor de transport la ţintă şi a capacităţilor de producţie; 3) Descoperirea, arestarea şi condamnarea teroriştilor refugiaţi în Irak; 4) Culegerea informaţiilor despre reţelele teroriste din Irak şi din alte state care sprijină terorismul; 5) Culegerea informaţiilor despre reţelele şi activităţile ilegale pentru producerea sau exportul arm

AH-64 APACHE

Asigurarea (securizarea) câmpurilor petrolifere irakiene şi a resurselor naturale care aparţin poporului, şi de care acesta are nevoie, şi începerea reconstrucţiei Irakului; 8) Ajutarea Irakului pentru realizarea condiţiilor necesare formării unui nou guvern care să nu ameninţe vecinii şi care să asigure integritatea ţării.

Operaţia "**IRAQI FREEDOM"** a început la data de 20 martie 2003 (ora locală 05.34, 02.34 GMT, 04.34 ora României), după expirarea ultimatumului de 48 de ore acordat de Statele Unite ale Americii preşedintelui Saddam Hussein pentru a renunţa la putere şi a părăsi Irakul. Explicaţia campaniei militare a dat-o însuşi preşedintele american, George W. Bush, care a declarat: ***"În acest moment, forţele coaliţiei au declanşat primele acţiuni ale operaţiilor militare destinate să dezarmeze Irakul, să elibereze poporul irakian şi să apere lumea de un grav pericol. La ordinele mele, au fost lovite ţinte izolate, de importanţă militară, care vor submina capacitatea lui Saddam Hussein de a se angaja în război. Este doar faza iniţială a unei campanii care va fi de amploare şi bine organizată, dar, în acelaşi timp, de durată şi dificilă. În ea sunt angajate peste 35 de ţări, al căror sprijin crucial, constând în baze militare, informaţii, logistică şi unităţi combatante, este expresia unei voinţe comune de a apăra pacea lumii... Vom înfrunta un inamic pentru care convenţiile de război şi morala nu contează, aşa cum nu contează vieţile civililor pe care îi va folosi ca scuturi umane... Vom intra în Irak, dar îi vom respecta poporul şi civilizaţia.. Nu vrem să trăim din mila unui regim care nu respectă legile şi ne ameninţă cu arme de distrugere în masă... Ne vom apăra propria libertate şi vom aduce libertate altora... Fie ca Dumnezeu să ne binecuvânteze ţara şi pe cei care sunt alături de noi!"***

Sub aspect militar, primul raid efectuat de aviaţia americană asupra Bagdadului a fost "o lovitură de decapitare", având drept scop anihilarea structurilor de comandă la cel mai înalt nivel şi suprimarea a cinci membri-cheie ai regimului, printre care şi Saddam Hussein. Atacul a fost executat cu circa 40 de rachete de croazieră aer-sol de tipul "Tomahawk" (rază de acţiune: 2.500 km; viteză: 880 km pe oră), ghidate prin satelit şi lansate de pe navele şi submarinele dispuse pentru luptă în Marea Mediterană, Marea Roşie şi Golful Persic, precum şi cu avioane de asalt de tipul "F-117 Nighthawk", invizibile, care au folosit, în premieră, bombe de mare greutate ("Massive Ordnance Air Blast" – "MOAB"), cu o încărcătură de 9.450 kilograme explozibil, destinate a străpunge şi cele mai sofisticate buncăre. Bombardamentul a durat aproximativ 15 minute şi a fost repetat de mai multe ori, aceleaşi ţinte fiind lovite în mod repetat, fără ca forţele irakiene de apărare antiaeriană să riposteze. **"Foc şi Teamă"!**

În zilele următoare, atacurile aeriene au continuat în ritm susţinut, aliaţii executând circa 2.000 ieşiri avion pe zi. Au fost vizate şi alte obiective, între care sediile unor ministere, aerodromurile militare, concentrările de trupe inamice, punctele de comandă, bateriile de rachete pentru apărare antiaeriană, cazărmile Gărzii Republicane. La atac au participat avioane de bombardament strategic "B-2" şi "B-52", avioane de asalt "F-117", avioane de vânătoare-bombardament "F/A-18 Hornet" şi "F-14 Tomcat". Au fost atinse, de mai multe ori, palatele prezidenţiale, au fost neutralizate mai multe baterii de rachete sol-aer şi sol-sol ("Al Samoud-2" şi "Al Fatah"), staţii radar, obuziere de tipul "GHN-45", tancuri model "T-55" şi "T-72". S-a atacat, cu precădere, pe timp de noapte, de la înălţimi mari, la care mijloacele de apărare antiaeriană irakiene să nu poată ajunge. În funcţie de situaţie, la misiuni au participat şi elicoptere de luptă, îndeosebi aparate de tipul "Apache".

Un rol cu totul deosebit îndeplineşte Divizia 101 Aeropurtată americană, care a pornit din zona demilitarizată din Kuweit şi a înaintat adânc pe teritoriul irakian, participând la neutralizarea prin foc combinat – terestru şi aerian – a inamicului. **"Şoc şi Groază"!**

Concomitent cu atacurile aeriene, aliaţii au declanşat şi o puternică ofensivă terestră, pornită din sudul Irakului spre capitala Bagdad. Se atacă, în principal, pe **3 direcţii: Sud-Est,** pentru cucerirea localităţilor Basra şi Zubayr, importante centre petroliere. La acţiuni participă inclusiv avioane de luptă de tipul "B-52"; **Sud-Vest,** cu obiectivele An Nasiriyah şi An Najaf, puternic apărate cu blindate de către inamic; **direcţia Nord,** pentru ocuparea localităţilor Mosul, Kirkuk şi Tikrit. În luptă sunt angajate Regimentele 3 şi 7 Cavalerie americane, Divizia 3 Infanterie Mecanizată (SUA), Corpul de Infanterie Marină din SUA, precum şi Brigada 3 Comando aparţinând Marii Britanii. Acestea au în dotare tehnologie militară de înaltă putere şi precizie, între care vestitele tancuri "Abrams M1A2" (american), "Challenger 2" (britanic), transportoare blindate uşoare "Bradley" (americane), elicoptere de atac "Apache", muniţie ultraperformantă. Atacurile terestre sunt precedate de masive lovituri din aer şi de pe navele de luptă dispuse în apropierea Irakului, soldate, de fiecare dată, cu scoaterea din luptă a unor însemnate efective irakiene.

În ultimele zile, aliaţii şi-au concentrat atenţia asupra nordului Irakului, unde 1.000 de paraşutişti americani au deschis ceea ce Pentagonul a numit "Frontul de Nord împotriva lui Saddam Hussein". Astfel, militarii aparţinând Brigăzii 173 Aeropurtate (cu baza la Aviano, în Italia) au fost paraşutaţi pe un aerodrom controlat de kurzi, după ce avioane de luptă de la bordul portavionului american "USS Theodore Roosevelt" au bombardat violent mai multe ţinte irakiene din nord, unde unităţi "Fedayin Saddam" apără cu disperare localitatea Samawah. În luptă vor fi angajate şi efectivele temutei Divizii 4 Infanterie americană (14.000 de militari), cea mai bine dotată şi instruită mare unitate din SUA.

Însă, aşa cum este firesc, principalele acţiuni militare din cadrul **"OPERATION IRAQI FREEDOM"** se desfăşoară din aer. Se ştie că, în războiul modern, supremaţia aeriană este elementul determinant, hotărâtor al victoriei. Iar aliaţii stăpânesc, cu adevărat, spaţiul aerian irakian. Atât cantitativ, cât, mai ales, calitativ, americanii şi britanicii sunt superiori, la toate capitolele, irakienilor.

Practic, între cei doi combatanţi este o diferenţă tehnologică... de un secol – afirmă experţii militari occidentali. Avioanele şi elicopterele de luptă ale aliaţilor sunt superperformante din toate punctele de vedere – caracteristici de zbor, putere de foc, manevrabilitate, protecţie, siguranţă, eficacitate, precizie de lovire. Cu toate acestea, irakienii opun o rezistenţă dârză, disperată. Şi pe măsură ce cleştele se strânge spre Bagdad, confruntarea devine tot mai acerbă, tot mai sângeroasă. Irakienii fideli preşedintelui Saddam Hussein nu se dau înlături de la nici o acţiune care ar putea întârzia deznodământul – ei folosesc populaţia civilă drept scuturi umane, organizează capcane, execută prizonierii, încalcă convenţiile internaţionale de ducere a războiului. Cu toate acestea, aliaţii sunt hotărâţi să meargă până la capăt, să dezarmeze Irakul, să elibereze poporul de sub tiranie, să contribuie la reconstrucţia şi democratizarea ţării. Efort la care participă, în măsura în care este solicitată, şi România, invitată recent să se integreze în Alianţa Nord-Atlantică.

Colonel (r) NICOLAE RADU

DE LA ÎNTÂI AUGUST 2003, VA FUNCŢIONA ŞCOALA DE APLICAŢIE PENTRU FORŢELE AERIENE

PROIECT COMPLEX, SPECTACULOS, ABORDAT CU ÎNDRĂZNEALĂ

– interviu cu comandorul NICOLAE IONAŞCU, comandant al Şcolii de Aplicaţie pentru Aviaţie –

– Domnule comandor, îndepliniţi de câteva luni funcţia de comandant al Şcolii de Aplicaţie pentru Aviaţie, instituţie care trece printr-un foarte complex program de reformă. Ce se întâmplă de fapt?

– Am preluat comanda Şcolii de Aplicaţie pentru Aviaţie în plin proces de restructurare, de modernizare. Faptic, o primă etapă a reformei se încheiase prin unirea a trei unităţi existente pe aerodromul Boboc. Însă lucrurile nu funcţionau conform aşteptărilor. Nici acum nu putem spune că am pus toate lucrurile la punct, dar structura a început să se mişte, să funcţioneze. Mai sunt multe de făcut. Aplicându-se prevederile Ghidului de carieră, o parte a personalului va pleca. În rezervă, la pensie sau în alte structuri. Noua formulă de organizare, noul stat, cum spunem noi, este finalizat. Iar la întâi august 2003, va începe activitatea Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene. Apare, astfel, o situaţie deosebit de complexă. Aici, la Boboc, se va pregăti personalul din toate armele care alcătuiesc Forţele Aeriene: aviaţie, artilerie, rachete sol-aer, radiolocaţie. Planul de învăţământ este pregătit, este aprobat. Continuăm să ne pregătim pentru acest moment şi sper ca totul să funcţioneze conform planificării.

– Veţi primi foarte mulţi cursanţi. Cu mult mai mulţi decât aveţi în prezent. Se vor ivi probleme noi, complicate?

– Problemele care se vor ivi vor fi legate mai ales de cazare. Cursanţii care urmează să vină aici, la Boboc, vor fi, în medie, mai mulţi cu aproximativ 600 de persoane. Deocamdată spaţiile de cazare nu sunt cele pe care le dorim. Într-o primă etapă, vor avea posibilitatea să locuiască în oraş, la Buzău. La căminul militar sau cu chirie. Cazarea – aceasta va fi chestiunea cea mai greu de rezolvat.

– Sunt convins că în legătură cu acoperirea necesarului de cazare se fac eforturi şi aici, în şcoală, pe plan local.

– Deja se lucrează la un pavilion. Se execută lucrările de reparaţie capitală. Este pavilionul pe care noi l-am conceput ca un cămin de garnizoană. Vom moderniza, de asemenea, încă şapte-opt pavilioane. Aici se vor crea condiţii de locuit pentru cursanţi şi familiile lor. Urmează să se realizeze noul comandament al şcolii. Vom ameliora şi starea celor şase hangare. Vom amenaja un parc. Şi comandantul şcolii va locui tot aici, pe aerodrom. Se va amenaja ceea ce se cheamă casa funcţiei.

– Ne-aţi înfăţişat un proiect deosebit, îndrăzneţ. Aveţi bani pentru a realiza tot ceea ce v-aţi propus? Cât timp va dura?

– Avem asigurări că banii vor veni la timp. Şi cred că aşa va fi dacă în ceea ce priveşte concepţia despre Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene nu vor exista în timp modificări substanţiale. Executarea proiectului despre care vorbim va dura doi-trei ani. Aceasta cu condiţia, repet, menţinerii concepţiei privind infrastructura instituţiei.

– Domnule comandor, se înţelege că în următorii doi ani, cei mai mulţi dintre oamenii care vor lucra, vor învăţa în Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene trebuie să vină sau trebuie să fie aduşi din localităţile apropiate, mai ales de la Buzău. De asemenea, se măresc considerabil necesităţile privind hrănirea efectivelor. Ce se va întreprinde în aceste domenii?

– Transportul personalului este şi, pentru o vreme, va fi o problemă. Deocamdată ne descurcăm cu ce avem. Întreţinem cât putem mai bine autobuzele existente şi ne facem treaba. Sigur că va fi găsită o soluţie pentru viitor. Aceasta ţine însă de banii de la buget disponibili şi de atenţia pe care ne-o vor acorda planificatorii logistici.

Referitor la hrănirea personalului, în urma efectuării unei licitaţii, s-a ales o firmă cu experienţă în domeniu. În cel mult o lună de zile, procesul acesta deosebit de laborios va fi preluat şi desfăşurat de oamenii firmei respective. Am motive să cred că va fi bine. Vom trăi şi vom vedea.

Comandorul Nicolae Ionaşcu s-a născut în localitatea Zăvoaia, judeţul Brăila. A absolvit Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu" în 1976, iar Academia de Înalte Studii Militare în 1987. În 2002, la Colegiul Superior de Stat Major, a urmat cursul de perfecţionare în conducerea strategică. A îndeplinit, succesiv, funcţiile comandant de escadrilă, comandant al unui Grup de Aviaţie Vânătoare-Bombardament, şef al instrucţiei la Divizia 1 Aeriană, şef serviciu în cadrul Centrului Operaţional de Conducere Militară al Statului Major General. Este comandor din 1995; este calificat pilot clasa I pe avioane de vânătoare-bombardament şi elicoptere, instructor de zbor ziua şi noaptea, în toate condiţiile meteorologice; a executat 2.700 ore de zbor pe opt tipuri de aeronave.

Este căsătorit şi are doi copii: Robert, 20 de ani, student la informatică, şi Ana Maria, 23 de ani, studentă la medicină.

Este pasionat de informatică, turism, înot şi tenis de masă.

L-39 – un avion-veteran pe care se vor instrui studenţii la Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene

– Şcolii de Aplicaţie pentru Aviaţie i s-a imputat faptul că nu are programe moderne, nu pregăteşte oamenii în perspectiva dezvoltării planurilor de integrare euro-atlantică. În esenţă, s-a reproşat faptul că instituţia este în afara proceselor pe care le traversează Forţele Aeriene, Armata Română în întregul ei.

– Da. S-a constatat că, de ani buni, şcoala a fost ţinută în afara proceselor de modernizare parcurse de celelalte entităţi militare. Personalul şcolii nu a fost antrenat în activităţi externe. Şi numeri pe degetele de la o mână pe cei care au făcut un curs în străinătate sau au participat la activităţi comune de instruire. În ultima vreme s-au făcut eforturi pentru a ameliora situaţia şi din acest punct de vedere. Programul de modernizare a procesului de învăţământ e în derulare, dar nişte schimbări în bine deja există. De pildă, am înfiinţat cursul de zbor pe rută. Pentru piloţi şi pentru navigatorii de la sol. S-au întocmit manualele, necesare, activitate în care am fost ajutaţi foarte mult cu materialele oferite de Armata Franceză, am asigurat baza materială, iar lucrurile au început să intre în normal. Instructorii, profesorii care predau cursul sunt atestaţi de Autoritatea Aeronautică Civilă Română. După ce au absolvit acest curs, piloţii militari, la cererea Statului Major al Forţelor Aeriene, susţin un examen la Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în urma căruia pot obţine brevetul care le permite să zboare pe căile aeriene civile în interiorul şi în afara ţării. La fel, pot obţine brevetul specific activităţii lor, navigatorii de la sol.

Dar aceasta nu este singura noastră acţiune în ideea modernizării programelor de învăţământ, de instruire. Am procurat baza documentară de care aveam nevoie, o bună parte de la NATO şi despre NATO, profesorii, instructorii îşi însuşesc conţinutul şi îşi modifică în mod adecvat cursurile, manualele. Astfel, cursanţii vor primi informaţiile de care au nevoie acum, în anul 2003.

– Domnule comandor, vă rog să vă referiţi, pe scurt, la ceea ce va fi Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene din perspectiva menirii sale de a pregăti pentru luptă, de a instrui.

– Într-un interval de timp cât mai scurt, şcoala trebuie să atingă nivelul ce să-i permită să pregătească oameni care, o dată ajunşi la postul lor, să poată să-şi îndeplinească misiunile primite. Înţeleg prin aceasta că, de pildă, pilotul X pleacă astăzi din şcoală, iar mâine execută misiuni de luptă în unitatea sa. La fel ofiţerul rachetist, la fel radiolocatoristul. Şcoala de instrucţie trebuie să-i asigure militarului atâtea cunoştinţe şi deprinderi încât în unitatea de luptă să nu mai fie nevoie de o nouă convocare, de noi şedinţe de pregătire, de timp pentru acomodare etc. Nu. Ai venit, iată misiunea, arată ce poţi!

– Să luăm un exemplu. Cum veţi realiza această performanţă pentru luptătorii aerieni?

– La aviatori este vorba de mutaţii în cel puţin două domenii.

Primul ar fi acela referitor la metodica de zbor. Astăzi la Şcoala de Aplicaţie pentru Aviaţie, metodica de zbor are altă filozofie decât aceea cu care se lucra acum un an. În urma contactelor şi a unor discuţii serioase cu comandanţii bazelor aeriene am stabilit ceea ce aşteaptă ei de la tânărul pilot care a parcurs o etapă de instruire la această instituţie. S-a ajuns la concluzia că, la sosirea în bază, pilotul trebuie să aibă un minim de 100 ore de zbor executate la manşa unui avion cu reacţie, pe parcursul cărora să-şi însuşească prioritar zborul în formaţie şi întrebuinţarea în luptă. Asta vom face de acum încolo.

Dar, cum spuneam, este vorba şi despre mutaţii într-un al doilea domeniu: cel al dotării, cel al înzestrării. Şcoala trebuie să primească avioane cu care în unităţi se execută misiuni de luptă. Ce zboară pilotul X la Borcea, unde va fi repartizat? MiG-21 LanceR? Eu, aici, la şcoală, am MiG-21 LanceR, îl învăţ tot ce trebuie şi el pleacă de la mine luptător aerian adevărat. Sigur, mai este mult până departe, dar, în final, aşa se vor petrece lucrurile. Şi pentru aviaţie, şi pentru artilerie şi rachete sol-aer, şi pentru radiolocaţie.

– Am aflat că deja instructorii au început activitatea de zbor. Aveţi suficienţi instructori de zbor? Ce sarcini aveţi pentru acest an?

– Da, după verificările de rigoare, instructorii au început antrenamentul în zbor. Au un bun nivel de pregătire şi, cu siguranţă, voinţa de a lucra cât mai repede la formarea viitorilor aviatori. Deşi, din cauza Ghidului de carieră, vom pierde vreo 20 de instructori din cei mai bine pregătiţi (cei cu gradul de locotenent-comandor), ne rămân suficienţi oameni cu care să ne putem îndeplini cele prevăzute pentru acest an. Datorită infrastructurii defectuoase de pe aerodromul nostru, care va intra în reparaţie în anul viitor, începând cu luna aprilie vom zbura pe aerodromul de rezervă. Din luna iunie începem cursul de trecere pe avioane cu reacţie a studenţilor din anul patru. Mai întâi modulul teoretic, iar de la întâi septembrie vor parcurge modulul practic, la zbor.

– Domnule comandor, buna organizare şi funcţionare a Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene, începând cu întâi august 2003, este unul dintre cele mai importante obiective ale reformei Forţelor Aeriene ale României. Dumneavoastră aţi prezentat o parte a direcţiilor de acţiune şi am putut constata dimensiunile schimbării, dar, mai ales, dimensiunile a ceea ce trebuie realizat, construit în următorii doi-trei ani. Este vorba de lucruri deosebite, îndrăzneţe, spectaculoase chiar. Credeţi în acest proiect? Va fi el realizat în termenii planificaţi?

– Cred. Dacă nu aş crede nu aş fi aici, nu v-aş fi vorbit despre el. Şi eu, şi colaboratorii mei suntem optimişti şi ne vom bate să-l realizăm.

Comandor (r) DUMITRU AMARIEI

45 de ani de la primul zbor, în România, cu un avion de vânătoare supersonic

5 MARTIE 1958 O ZI PENTRU ISTORIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ

CAMPION AL PRIORITĂŢILOR

Pilotul militar român care a realizat, în ţară, primul zbor cu avionul supersonic, comandorul (r) NICOLAE BORZEA, locuieşte în Bucureşti, trăind dintr-o pensie modestă. Pe 30 septembrie, anul acesta, va împlini 77 de ani, vârstă pe care, însă, nimeni nu i-ar da-o. Are ceva din fizionomia marilor staruri.

Deşi soarta i-a hărăzit o biografie impresionantă, se lasă greu convins să vorbească despre el. "Mi-ar fi mult mai uşor să relatez anumite lucruri din viaţa altora", este fraza sub care încearcă, aşa cum a făcut-o dintotdeauna, cu multă modestie. Cu toate acestea, răspunsurile sale vin direct, simplu, cu nonşalanţă, dezarmând orice intenţie a reporterului de a afla momentele impresionante ce i-au marcat cariera.

Nu şi-a dorit, încă din copilărie – cum declară majoritatea –, să devină pilot, ci abia după ce a reuşit la Facultatea de Construcţii şi a trebuit să-şi satisfacă stagiul militar. Nu s-a gândit vreodată, şi nici nu şi-a propus, să fie autorul atâtor priorităţi în aviaţie. Nu a considerat că merită a fi reţinute amănunte despre momentele ce au precedat ori au urmat istoricului zbor din 5 martie 1958, când a pilotat supersonicul MiG-19 P. Şi asta pentru că toţi, inclusiv el, l-au considerat un zbor ca oricare altul, desfăşurat într-un anonimat total.

În pofida modestiei sale, comandorul (r) Borzea a fost unul din marii performeri ai promoţiei sale. La numai doi ani, în 1952, de la absolvirea Şcolii Militare de Ofiţeri, a fost numit comandant al Regimentului 158 Vânătoare Craiova. Un an mai târziu, în aceeaşi garnizoană, preia comanda altei unităţi, pentru ca peste alt an, în 1954, să înfiinţeze, la Bacău, un regiment şcoală, în care a trecut pe avionul cu reacţie o serie de piloţi de la Tecuci, ce aveau să devină instructori de zbor ai elevilor din Şcoala Militară, constituind astfel nucleul de bază al dascălilor, în zbor, ai viitorilor piloţi de vânătoare pe MiG-15.

Tot el a scos la simplă comandă pe noul tip de avion, cadre din conducerea Aviaţiei Militare.

La 29 iulie 1952, când avea numai 26 de ani şi era comandant de regiment, a fost atestat, de locotenent-colonelul sovietic V. Gulaev, primul instructor de vrie pe MiG-15, figură acrobatică extrem de dificilă şi primejdioasă.

În 1954, având deja clasificarea cea mai înaltă, devenea primul pilot recepţioner de avioane reactive la URA Bacău, an în care, alături de un alt coleg, Gheorghe Popescu, a asigurat, în premieră în România, "ilustraţia" aviatică a unui film cu avionul subsonic MiG-15. Este vorba de "Vultur 101", după un scenariu de cunoscutul scriitor militar, colonelul Nicolae Tăutu, şi în care jucau, între alţii, marii actori Miluţă Gheorghiu şi Ion Besoiu.

PAJURA NOROCOASĂ

La mijlocul anului 1950, Stalin a ordonat începerea cercetărilor pentru realizarea unui avion care să atingă 2.000 km pe oră. Astfel, echipa Mikoian – Gurievici a reuşit să creeze supersonicul MiG-19. La 17 februarie 1954, primele aparate de acest tip intrau în dotarea unui regiment de aviaţie sovietic.

Comandorul Nicolae Borzea – în activitate şi în rezervă

MiG-19 – primul avion supersonic din aviaţia militară a României

La începutul anului 1958, după ce doi piloţi de la Regimentul 226 Aviaţie Vânătoare Deveselu – căpitanii Adalbert Bodiş şi Florian Croitoru – se deplasaseră în U.R.S.S., 12 avioane MiG-19, îmbarcate în 24 vagoane acoperite, cu indicativul **"Transport combine",** au fost aduse, fără oprire, până în staţia Deveselu–Caracal. Pe măsură ce era montat fiecare avion – menţionează căpitan-comandorii Tudor Nicola şi Ion Marin, în monografia **"Zburătorii Grupului Şerbănescu" –,** acesta era recepţionat în zbor de un pilot încercător rus, pe nume Iuri. Erau numai avioane simplă comandă, statul român neprimind nici o dublă. Trecerea se făcea direct, după câteva porniri şi rulaje la sol.

... 5 martie 1958 părea o zi ca oricare alta. Cu două zile înainte, locotenent-coloneii Nicolae Borzea şi Ion Năstase, împreună cu viitorul general Constantin Şendrea, locţiitor al comandantului aviaţiei militare, au sosit la Deveselu. Cei doi inspectori de zbor din comandament, ca şi ceilalţi piloţi din Escadrila 1, ce urmau să treacă pe noul tip de avion, parcurseseră programul teoretic de pregătire şi, după câteva porniri şi rulaje, primiseră O.K.-ul. Iuri le făcuse o instruire sumară, mai ales în privinţa comportării avionului la decolare şi aterizare.

În seara zilei de 4 martie, Şendrea, delicat cum a fost o viaţă, a venit la cei doi în dormitor şi le-a spus să hotărască singuri cine vrea să decoleze primul. Colegi de promoţie şi buni prieteni fiind, "a votat" fiecare în favoarea celuilalt. Cum n-avea ieşi altfel decât paritate, deşi Năstase insista, totuşi, să se ofere Borzea, au decis, în cele din urmă, să arunce cu banul. "Şi ca să dormim sau să nu dormim liniştiţi – a propus Borzea –, acoperim moneda cu cascheta şi ne uităm mâine ce au hotărât sorţii". Noaptea au mai ieşit din dormitor, dar nici unul nu a trişat. Dimineaţa, aurii notorietăţii aveau să-i surâdă lui Borzea.

"Ei, aţi hotărât?"– i-a întâmpinat nerăbdător Şendrea. "Va zbura primul Borzea", i-a răspuns Năstase, fără să-i deconspire "secretul" alegerii.

Greu de spus acum ce s-ar fi putut întâmpla dacă mai marii de atunci ar fi aflat cum s-a decis cine va intra în istorie ca primul supersonist din România.

Povesteşte Borzea:

"Iuri ne-a prevenit să nu forţăm la decolare, dar să fim atenţi ca manetele de comandă ale motoarelor să fie complet în plin. Mi s-a părut că saltă greu botul – era masiv, cu peste două tone şi jumătate mai mult decât MiG-ul 15 şi 17 – şi l-am ajutat. Şi după desprindere se simţea cât este de uriaş. Iuri era la zebră, lângă conducătorul de zbor, dar n-a intervenit deloc. Nici nu avea de ce. Avionul se supunea, avea o bună stabilitate aerodinamică şi maleabilitate. Am urcat la 2.500 de metri şi am evoluat la verticala aerodromului. Totul era normal, firesc, aveam însă în mâini un alt aparat, mai mare, mai modern decât cele zburate până atunci, se cunoştea. Pe panta de aterizare, sesizând că aveam vânt din dreapta, am mărit turajul şi am corectat direcţia, atent să nu se înfunde, după cum ne precizase pilotul rus. Şi tot potrivit indicaţiilor, n-am folosit paraşuta de frânare. Totul a durat 25 de minute. I-am raportat lui Şendrea, care era şi el la "zebră", că totul a decurs normal, apoi a urmat Năstase. Şi tot atunci, sau în zilele următoare, piloţii Escadrilei 1 – devenită subunitate fanion – Adămiţă, Brişcă, Vasilescu, Bodiş, Croitoru şi alţii. Cine şi-ar fi închipuit atunci că peste ani se va da atâta importanţă acelei zile, că se va consemna ca un eveniment atât de însemnat în istoria Aviaţiei Militare?"

Momentul a fost ţinut în secret, cum de altfel erau tratate atunci asemenea clipe, deşi ele erau unice în cronica aeronauticii române. Avionul însuşi era considerat ultrasecret. Nu s-a scris nimic în presă, nu s-a realizat nici o fotografie, n-a fost comentat nicăieri, decât în grupuri de aviatori, în unitate, şi asta cu mare grijă.

ÎN ÎNTRECERE CU SUNETUL

14 martie 1958. O altă zi care avea să devină memorabilă. Sub acelaşi anonimat, Borzea a revenit de la Bucureşti, pentru o premieră cu mari semnificaţii în aeronautică: depăşirea vitezei sunetului în zbor. Trăise doar cu nouă zile în urmă satisfacţia primului zbor cu supersonicul. Cu toată tăcerea acordată momentului, comandantul aviaţiei de atunci i-a chemat, pe el şi pe Năstase, şi i-a felicitat. Era, totuşi, un semn că evenimentul era perceput, de minţi mai luminate, la adevărata valoare.

Pentru realizarea celui de-al doilea moment important în pilotarea supersonicului a fost ales aliniamentul Deveselu – Tg. Jiu – Petroşani – lanţul muntos – Sibiu – Râmnicu Vâlcea. Ştia că în cazul producerii fenomenului la o înălţime mai mică spulbera toate geamurile caselor şi zdruncina din temelii clădirile mai şubrede.

A urcat la 7.000 de metri şi a lansat avionul cu motoarele în forţaj total, urmărind creşterea vitezei pe machmetru: 0,8; 0,9; 1. A simţit un şoc scurt, indicatoarele unor aparate de bord au început să vibreze şi, parcă, o linişte mai deosebită în cabină. Era numai o senzaţie? O autosugestie? În absenţa unor repere de la sol, nu putea marca marea trecere la noul regim de viteză. Afară, mai ales în faţa cupolei cabinei, un văl albastru deschis, dat de compresibilitatea aerului. Înclina să creadă că se află într-o altă lume. Viteza creştea în continuare: 1,1; 1,2; 1,3, chiar aproape de 1,4. Indicatorul debitmetrului arăta un consum enorm de combustibil. Revenirea în regim subsonic a determinat aceeaşi reacţie dinamică. Trecuse, cu bine, încă un experiment. Intrând în regim normal de zbor, a luat ARK zero şi s-a îndreptat spre casă. Cei de la sol aveau să-i confirme trecerea în regim supersonic în momentul când auziseră o puternică detunătură. Bangul sonic fusese, firesc, perceput de toată lumea. Dar cine ştia, oare, că atunci, acolo sus, un pilot militar român spărgea, pentru prima dată, zidul sonic?

Ulterior, când a mai trecut la asemenea regim, ceea ce se petrecea în avion nu-l mai interesa în mod deosebit. Altele erau preocupările prioritare. Zborul la viteze supersonice reprezenta numai o etapă din multele parcurse pentru interceptarea oportună a unei ţinte, de pildă.

Aviaţia militară reactivă românească de luptă devenea, încă de atunci, una din cele mai puternice din sud-estul Europei, iar Borzea era numit inspector-şef pentru supersonice.

MINUNEA CARE NU S-A MAI REPETAT

Dacă MiG-ul 19 cu numărul 808 l-a proiectat în istorie în acea zi de 5 martie, aparatul cu numărul 809 era să-l ducă pe Borzea pentru totdeauna în ceruri. Chiar dacă evenimentul s-a petrecut la decolare. În momentul în care a vrut să mişte manşa pentru menţinerea pantei, aceasta i-a rămas blocată pe poziţia trasă pentru desprindere. Motoarele erau în plin. N-a mai avut timp să raporteze. Clipele deveneau fatale. Avionul se afla în poziţie de angajare, cu o înclinare de 10–15 grade pe planul stâng. A redus brusc motoarele, a căzut pe vârful planului stâng, cu tendinţa de răsturnare. A readus aparatul pe cele trei puncte, o roată a cedat şi avionul a ieşit de pe pistă. Cei de la start încremeniseră.

După ce tehnicienii au repus MiG-ul în poziţia normală şi el a pornit motoarele, încercând manşa, a constatat, cu stupoare, că funcţiona normal.

Avionul a fost dus la Bacău pentru controalele de rigoare. Apoi a fost dat unităţii de la Feteşti. Aflându-se acolo pentru a-i trece pe Teofil Brişan şi Arcadie Peter pe "19", era la start când locotenentul-major Vâtcă a decolat cu 809. La scurt timp, avea să păţească şi el acelaşi lucru. A catapultat, dar înălţimea, timpul scurt şi poziţia avionului au făcut imposibilă deschiderea paraşutei. L-au găsit mort în scaunul de catapultare, într-un lan de porumb din comuna Rasova. Defecţiunea de la instalaţia hidraulică nereceptată şi neremediată probabil, gândeşte acum Borzea, i-a fost fatală lui Vâtcă.

Au plătit şi alţi temerari cu viaţa zborul pe năbădăiosul MiG-19. Defecţiuni mai mult sau mai puţin grave la unul din motoare ori opriri ale acestora în aer au cauzat accidente de zbor şi, mai grav, catastrofe. În 1974, MiG-ul 19 a fost scos definitiv de la zbor. Deşi foarte performant, era dificil de exploatat la sol şi în aer.

Borzea a efectuat ultimul său zbor cu "19" la Timişoara, în 1965, când deja pilota de mai mulţi ani MiG-21...

PETRE BÂNĂ

În prag de primăvară, la Şcoala de Aplicaţie pentru Aviaţie, cei mai tineri ostaşi au depus Jurământul Militar

SENTIMENTE PATRIOTICE, CĂLDURĂ SUFLETEASCĂ, SPIRIT PROASPĂT, TINERESC

Momentul în care soldatul jură credinţă ţării sale rămâne încărcat de emoţie, de sentimente adânci, poartă cu el semnificaţii aparte. Şi, în pofida faptului că unii îl găsesc monoton, învechit, inerţial, la ceremonialul depunerii Jurământului Militar desfăşurat recent la Şcoala de Aplicaţie pentru Aviaţie au participat două-trei mii de persoane venite din toată ţara pentru a-l vedea tocmai în acest ceas al devenirii pe fiul, nepotul, fratele, soţul, prietenul, iubitul lor.

O bunicuţă simpatică venise tocmai din judeţul Botoşani. Ne-a spus că a plecat cu o zi mai devreme de acasă fiindcă era timpul nefavorabil şi i-a fost teamă să nu întârzie. "Cinci nepoţi am. Aista-i ceal mai micuţ. La toţi am fost când au jurat. La unu am mers până dincolo de Timişoara. Sunt bucuroasă să-i văd aşa îmbrăcaţi şi ştiu că de aici se întorc acasă oameni aşezaţi. La noi aşa-i, bărbatul să aibă armata făcută".

Oameni de toate vârstele, bărbaţi, femei, unele cu copii mici de mână sau în braţe, veniseră la Boboc din toată ţara. Cu trenul, cu microbuzele, cu autoturismele, au ajuns mai greu sau mai uşor în locul unde unul de-al lor depunea Jurământul Militar.

Demnitarul militar cu rangul cel mai înalt care a onorat ceremonialul desfăşurat la Şcoala de Aplicaţie pentru Aviaţie a fost **generalul-locotenent Constantin Gheorghe, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene.** Au participat, de asemenea, **prefectul judeţului Buzău, doctor Ion Vasile**, numeroşi senatori şi deputaţi din judeţ, alte personalităţi politice sau administrative.

Înainte de începerea festivităţii, oaspeţilor le-a fost prezentat istoricul Şcolii de Aplicaţie pentru Aviaţie. De fapt, pe parcursul câtorva ore, prin intermediul unei staţii de radioamplificare, între gazde şi oaspeţi a avut loc un dialog neîntrerupt. Stabilirea legăturii între cele două părţi a făcut bine şi pentru informarea oamenilor, şi pentru păstrarea ordinii, dar a mai şi încălzit puţin zona, temperatura aerului fiind undeva la nivelul lui zero grade.

Ceremonialul simplu, sobru, a impresionat asistenţa. Slujba religioasă, cuvintele Jurământului şi Imnul Naţional al României au creat o atmosferă dominată de sentimentele patriotice, de căldură sufletească, de spirit proaspăt, tineresc, primăvăratic. Imaginaţi-vă numai că Imnul a fost cântat, pe de o parte, de cei aproximativ o mie de militari aflaţi în front, unii dintre ei fiind tinerii ostaşi, iar, pe de altă parte, şi de către unii dintre oaspeţii sosiţi, cum spuneam, din toată ţara.

Generalul-locotenent Constantin Gheorghe s-a adresat celor care au depus sacrul legământ cu ţara. Printre altele, domnia sa a spus:

"Jurământul Militar este un însemn de maturitate, tărie şi bărbăţie, reprezintă legătura indestructibilă, definitivă, dintre cetăţean şi stat, dintre tânărul chemat sub arme şi cei ce şi-au jertfit sângele şi viaţa, veac după veac, pentru libertate şi independenţă, comuniunea, nu numai afectivă, dintre tânărul ostaş şi camarazii săi, dintre acesta şi cei dragi, de acasă, părinţi, fraţi, surori, soţii şi copii.

Jurământul Militar pe care l-aţi rostit şi l-aţi semnat astăzi constituie un act cu importantă semnificaţie patriotică şi, deopotrivă, document juridic esenţial, reprezintă intrarea într-o nouă etapă a vieţii, înnobilarea cu titlul de soldat, ceea ce presupune răspundere, disciplină şi ordine, slujirea cu credinţă şi devotament a Ţării, a intereselor ei naţionale supreme, aşa cum au făcut-o şi înaintaşii voştri, contingent după contingent".

Am cunoscut şi câtiva dintre eroii zilei. Soldatul Daniel Mănica, absolvent al unei şcoli de mecanici auto. Emoţionat, ne-a spus că până acum i-au plăcut cele două trageri cu pistolul mitralieră, la care a obţinut rezultate bune. Era bucuros că trăieşte acest moment şi că la ceremonial asistă mama şi sora lui. Soldatul Dorinel Dobran, din Motru – Gorj, lăcătuş de felul lui, nu a avut probleme importante şi este sigur că nu va avea până când va încheia stagiul militar.

Soldatul Ionuţ Trandafir ne-a zis că-i place în armată şi, după ce va fi încheiat stagiul ca militar în termen, va face tot ce trebuie pentru a deveni militar de carieră. Aşa să fie.

Dar spectacolul cel mai frumos, mai colorat, mai spumos a avut loc după ceremonialul depunerii Jurământului Militar. Spectacol din care fotoreporterul nostru a "extras" secvenţele pe care vi le şi înfăţişăm în această pagină.

Comandor (r)
DUMITRU AMARIEI
Foto: ADRIAN SULTĂNOIU

Centrul de Mentenanţă Craiova

CÂND MĂIESTRIA SE ÎMBINĂ CU RĂSPUNDEREA

❒ *Rezultatele de prestigiu pe care s-a clădit un renume* ❒ *Oameni cu mâini de aur* ❒ *Laude binemeritate* ❒ *Sub imperiul complexităţii* ❒ *Tonifiantul optimism*

VALOAREA ÎNAINTE DE TOATE

Centrul de Mentenanţă al Statului Major al Forţelor Aeriene trăieşte în aceste zile un moment important: fundamentarea noii sale structuri, menite să îl facă şi mai viabil, mai performant, cu randamente sporite în toate domeniile activităţii sale. Devenind mai suplă, mai dinamică, fosta Bază de reparaţii avioane şi mijloace de aerodrom Craiova trece, "din mers", cum se spune, nu numai la o nouă denumire. Îşi cristalizează, prin preluarea altor două baze, de reparaţii elicoptere şi autovehicule, o mai amplă configuraţie profesională, noi standarde de calitate.

Acţiunea se derulează pe temeiul unei vechi reputaţii, al experienţei dobândite în decursul a 33 de ani. Cu rezultate notabile în vasta sa arie de preocupări. Peste 820 de avioane reparate sau modernizate, circa 1.150 de autospeciale şi 900 agregate de aerodrom care au trecut prin mâinile acestor oameni, nenumărate alte realizări dau un tablou doar parţial al eforturilor depuse în ani la Craiova. Şi chiar dacă patina vremii şi-a pus, definitiv sau parţial, amprenta pe roadele muncii lor, multe fiind scoase din uz sau în curs de casare, satisfacţia de a le fi asigurat ani buni funcţionarea fără cusur ori prelungindu-le viabilitatea rămâne mărturie a aportului lor deosebit la desfăşurarea instruirii în zbor, în deplină securitate, a personalului navigant din unităţile de luptă sau şcoală ale aviaţiei militare. Dar şi în bunul mers al activităţii în alte instituţii aeronautice.

Totodată, zelul în rezolvarea sarcinilor de atunci s-a constituit într-o experienţă ce le-a folosit ulterior, când au preluat noi şi tot mai complexe îndatoriri. Fiindcă de la reparaţiile medii la avioane sau autospeciale – cele dintâi atribuţii ale Bazei – s-a trecut la o paletă tot mai largă de operaţii.

IAR-urile 93, de pildă, la care au lucrat ani de zile pentru ca zborurile cu aceste avioane reactive de luptă să se desfăşoare normal, au ajuns piese de muzeu. Dar, ca şi la întreţinerea şi conservarea lor, precum şi a MiG-urilor 21, lucrările executate de specialiştii Bazei n-au avut cusur.

Ne sunt încă proaspete în minte, deşi au trecut ani buni de atunci, aprecierile pe care piloţi de recepţie cu faimă le-au făcut la adresa calităţii muncii tehnicienilor de la Craiova. Comandorul Carol Szenteş trăise încă din Şcoala militară momentele de şoc pe care ţi le poate crea o aeronavă care "refuză" să se mai supună comenzilor. Obligat să catapulteze din MiG-ul 15, dozase în el o îndreptăţită rigoare faţă de tot ce ţine de buna funcţionare a tuturor componentelor avionului. Mai tânărul său coleg, Titel Roman, un bonom, asemenea lui Szenteş, nu făcea nici un rabat de la cea mai mică imperfecţiune. La fel procedau şi comandorii Pătru, Zamfira, Zevedeanu, Cosăceanu.

Alte şi alte cuvinte de laudă veneau ulterior din unităţile operative în care erau exploatate în zbor avioanele reparate la Craiova.

Pentru ca toate cele 820 de avioane de diferite tipuri reparate sau modernizate timp de peste trei decenii să dobândească girul de a fi date la zbor a trebuit, de multe ori, ca ei, tehnicienii, să nu-şi afle odihna zi şi noapte. Semne sigure că şi într-o perspectivă, mai apropiată sau mai îndepărtată, lucrările de reparaţii medii ce se vor executa la IAR-99 "Şoim", IAR-330 Puma, MiG-21 LanceR vor fi efectuate la parametrii calităţii indubitabile, care să confere siguranţă deplină în zbor.

MULT ŞI BUN

"Non multa, sed multum" – spunea latinul. Oltenii trăiesc însă sub imboldul altei devize. Şi mult, dar şi bun. Chit dacă aceasta îi obligă la mari eforturi. O enumerare a câtorva realizări cu care ei se mândresc demonstrează că nu o dată au depăşit obiectivele cu care s-a plecat la drum.

În afara autospecialelor pregătite pentru o bună utilizare în unităţile Statului Major al Forţelor Aeriene, s-au efectuat lucrări în folosul unor societăţi de importanţă naţională sau regională. TAROM-ul, ROMAVIA, Aviaţia Sportivă – Clubul Central sau Aeroclubul Oltenia au beneficiat, la rându-le, de serviciile Bazei, actualul Centru, prin aducerea în stare perfectă a unor autospeciale de oxigen, de pornire motoare, încălzitoare, inhalatoare, butelii. Complexele de antrenament pentru paraşutişti au fost fabricate sau reparate tot la Craiova.

Comandantul Centrului, comandor inginer Gheorghe Dincă

02 a fost omologată încă din ianuarie 1998, sub directa îndrumare a celui ce veghează permanent la calitatea lucrărilor, ca şi la viaţa şi activitatea oamenilor din unitate, comandantul, **comandorul inginer Gheorghe Dincă,** operaţiune ce i-a avut ca autori principali pe **comandorul inginer Grigorie Mocioi** şi subalternii săi din secţia de reparaţii autospeciale şi agregate de aerodrom.

Dacă avioanele de luptă de pe Câmpia Turzii, Timişoara şi de pe alte aerodromuri pot fi gata de intervenţie în orice moment şi pe orice vreme,

Verificarea minuţioasă a instalaţiilor şi agregatelor, executarea în cel mai scurt timp şi de calitate a lucrărilor de întreţinere şi reparaţii sunt numai câteva din multiplele preocupări ale specialiştilor de la Craiova

Spirite întreprinzătoare, oltenii şi-au extins serviciile de colaborare cu AEROSTAR (butelii de bord, reparaţii agregate hidraulice ş.a.), cu Electroputere (confecţionări de diverse subansamble, reparaţii de echipamente electrotehnice), cu Inspecţia Teritorială de Metrologie pentru autorizarea de laboratoare şi etalonări de aparatură, cu vecinii de la Avioane S.A. în domeniul acoperirilor de protecţie, analizelor şi tratamentelor fizico-chimice ale materialelor.

Nu le-a scăpat nici C-ul 130 Hercules, pentru care au executat verificări metrologice, încercări de recipienţi şi de alte diverse utilaje.

A fost asimilată reparaţia de fabrici de oxigen pentru bazele operaţionale din Statul Major al Forţelor Aeriene.

Se lucrează la standarde NATO, fapt apreciat şi de comisii ale Alianţei Nord-Atlantice care au luat act de produsele realizate la Craiova. Prin ROMTEHNICA s-au derulat importante contracte cu americanii care au vizat realizarea de utilaje pentru "Shadow-600", lucrări ce au fost posibile prin transfer de tehnologie americană.

În acelaşi context, al lucrărilor de mare precizie, se înscriu şi containerele speciale de la MiG-21 LanceR, între care cele de bruiaj electronic, laser, foto şi multe altele.

Modernizarea agregatelor de pornire ARPA- aceasta se datorează şi modului în care au fost aduse îmbunătăţirile necesare agregatelor de pornire.

Centrul dispune de singurul laborator de control nedistructiv în domeniul metalelor din aviaţie, cu personal autorizat, condus cu multă competenţă de **căpitanul inginer Dumitru Popescu,** laborator foarte solicitat şi de partenerii de colaborare.

De un statut special se bucură, prin promptitudinea şi calitatea lucrărilor, şi atelierul de proiectare tehnologică. Aproape totul pleacă şi se întoarce aici pentru eventuale corecţii, îmbunătăţiri. În întregul lanţ ce duce la finalizarea produselor, este una dintre cele mai importante verigi. În perspectiva unei implicări în efectuarea de lucrări şi pentru MiG-21 LanceR, urmează să fie asimilată tehnologia de protecţie anticorozivă la această aeronavă.

Dar tabloul activităţilor nu poate fi complet nici dacă enumerăm alte şi alte acţiuni la care personalul a fost sau este în continuare angajat.

Participanţii la mitingurile internaţionale din anii 2000 şi 2001 de la Timişoara şi Mihail Kogălniceanu, încântaţi de modul în care s-au desfăşurat acestea, trebuie să ştie că o parte din merite revin şi colectivului de la Craiova, care, în afara contribuţiei anterioare la efectuarea unor lucrări pentru L-29, a asigurat mijloace de aerodrom şi mobilier tehnologic.

O latură mai puţin cunoscută a activităţii lor, dar care necesită un mare volum de muncă şi o responsabilitate deosebită, o constituie transportarea, pe roţi, adică pe roţile unor platforme autotractate, a unor avioane care aveau resursa expirată, cum ar fi de la Craiova la Bucureşti, la Academia Tehnică (IAR-93), de la Timişoara la Mediaş şi de la Câmpia Turzii la Bacău (MiG-21). De la dezasamblare şi asamblare până la transportul propriu-zis pe şosele, tot efortul şi grija le aparţin.

Ajungeau să transporte şi două avioane pe săptămână, în câte trei-patru autovehicule. În cinci ani, au dus la reparaţii, pentru modernizări sau redislocare, 168 de avioane şi elicoptere, unele prin Pasul Oituzului, deosebit de anevoios şi periculos de străbătut cu încărcături de dimensiuni atât de mari.

ÎN CATALOGUL COMPETENŢEI...

... ar putea fi înscrisă majoritatea personalului. Dar cum spaţiul nu îngăduie, ne vom limita la câteva nume. **"Căpitan-comandorul inginer Nelu Voinea –** ne spune comandantul – s-a integrat rapid în cerinţele Bazei. Multe şi grele. Dar inginerul-şef, pilonul principal al tuturor activităţilor, a ştiut să le facă faţă. Priceperea, dăruirea şi energia sa sunt câteva din atu-urile pe care se vor clădi şi viitoarele realizări ale Centrului".

Domnul **comandor inginer Gheorghe Dincă** are în Voinea, ca şi în **căpitan-comandorul Mircea Zaharia,** şeful serviciului aprovizionare, **locotenent-comandorii ing. Victor Bărăgan,** şeful secţiei aeronave, şi **Mircea Ardeleanu,** de la controlul tehnic de calitate, în ceilalţi specialişti de primă mână, ajutoare de nădejde.

Bucuros că o altă reuşită este în proces de finalizare, bariera de pază electronizată, având-l ca autor pe **căpitanul inginer Sebastian Vasilescu,** comandantul ne prezintă un alt performer în inovaţii. **Subinginerul Florea Mladin,** "mână de aur" – cum mai este cunoscut pentru invenţiile sale – este realizatorul instalaţiei de verificare conducte prin metoda pulsaţiilor, a aparatului pentru măsurarea tensiunii în cablu la elicopterul Alouette, a debitmetrului cu celulă fotoelectrică. **Dan Slăvulele** este deja un valoros designer. Alţi salariaţi civili se dedică unităţii cu aproape întreaga familie: **Sandu, Ştefan** (soţ–soţie) **Răducanu** (tată–fiică), fraţii **Duminică** (unul salariat civil, celălalt căpitan inginer).

Alături de cadrele militare, ei trăiesc optimişti, încrezători, cu speranţa că în activitatea Centrului vor surveni noi şi însemnate dimensiuni ale succesului.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ
ADRIAN SULTĂNOIU

File din istoria aeronauticii universale

ADEVĂRURI SĂPATE ÎN MARMURĂ

Realizările ilustrului pionier al aeronauticii, Traian Vuia, sunt cunoscute şi recunoscute atât în România, cât şi în străinătate. Faptul că pe Primăria de la Montesson există o placă memorială cu numele său că, mai nou, tot acolo, o piaţă poartă numele lui Vuia, deşi iniţial s-a numit "Picasso", de asemenea, sunt lucruri ştiute. Ceea ce se ştie mai puţin este efortul depus pentru obţinerea acestor recunoaşteri internaţionale.

Printre cei implicaţi în aceste eforturi se află şi domnul Alexandru Danielopol stabilit la Paris în 1974, vicepreşedinte al Aeroclubului Franţei, specialist în probleme de istorie a aeronauticii.

Referitor la instalarea plăcii pe Primăria de la Montesson, suplimentar faţă de cele scrise de Liviu Vătenaş în lucrarea "În culisele negocierilor cu Uniunea Sovietică, 1934–1947, Convorbiri cu Alexandru Danielopol", editura Vremea, Bucureşti, 2001, mai sunt şi alte detalii.

După a treia conferinţă, ţinută de domnul Danielopol în faţa membrilor Aeroclubului Franţei despre Traian Vuia, preşedintele Aeroclubului a propus cercetarea documentelor vremii şi a asigurat finanţarea necesară. În urma cercetărilor, membrii Aeroclubului au

recunoscut prioritatea realizării lui Traian Vuia faţă de Santos Dumont şi chiar faţă de Clement Ader, al cărui avion nu a zburat.

Pentru montarea plăcii memoriale s-a avut în vedere ca aceasta să rămână permanent în locul fixat, indiferent de gruparea politică de care aparţin primarul sau membrii Consiliului primăriei.

Întrucât era o solicitare fără precedent, de a fi montată o placă memorială pe Primărie, mai ales pentru un cetăţean străin, a trebuit, mai întâi, aprobarea primarului Parisului. Aceasta deoarece Primăria Capitalei franceze gestiona şi activitatea localităţilor limitrofe. După lungi stăruinţe, domnul Danielopol a ajuns în audienţă la primar şi a argumentat cererea, care, la rândul ei, a fost susţinută şi de preşedintele Aeroclubului Franţei. În cele din urmă, după îndelungi demersuri insistente, primarul din Montesson i-a adresat, la 27 martie 1979, domnului Danielopol următoarea scrisoare:

"Domnule,

Vă confirm acordul meu pentru aşezarea plăcii comemorative referitoare la primul zbor al unui avion cu motor care s-a desfăşurat la Montesson.

Placa respectivă, cu dimensiunile 35 cm x 50 cm, va fi fixată pe banda verticală situată între uşa de acces a Primăriei şi prima fereastră a serviciului administrativ.

Vă rog să acceptaţi, Domnule, asigurarea sentimentelor mele distinse.

Primarul".

Sigur, în aceste circumstanţe s-a montat şi placa memorială pe Primăria de la Montesson. Prin textul săpat în marmură se consfinţeşte adevărul, atestat de documentele vremii, că Traian Vuia este un pionier al aeronauticii mondiale care, la 18 martie 1906, cu "aeroplanul-automobil" construit după planurile sale, a efectuat primul zbor autonom cu mijloace proprii de bord, cu un aparat mai greu decât aerul.

General-maior conf. univ. dr.
CONSTANTIN ZAHARIA

Biografii exemplare

Aşa s-ar putea numi amplele relatări, din cuprinsul numărului 4 al revistei ORIZONT AVIATIC, despre viaţa şi activitatea unor renumiţi aviatori militari care şi-au consacrat întreaga lor existenţă aeronauticii.

Prima îl are ca erou pe comandorul (r) CONSTANTIN ORHEI, un binecunoscut ofiţer pilot şi comandant de regiment de aviaţie cu reacţie, care timp de 30 de ani s-a aflat la manşa avioanelor cu care a fost dotată aviaţia noastră militară în perioada 1949–1968. Pasionat de zbor încă de când era elev, a început cu planorismul la Dezmir, pilotând cinci tipuri de asemenea aparate, pentru a-şi proba apoi calităţile în cele trei decenii cât a servit în armată, pe avioane cu elice şi avioane reactive, inclusiv supersonice. Timp de opt ani a fost comandantul Regimentului de aviaţie de vânătoare de la Giarmata.

Un alt mare aviator prezentat este generalul de flotilă aeriană (r) ing. VLADIMIR STÂNGACIU, veteran de război şi al hidroaviaţiei române, despre care el însuşi a consemnat şi momente inedite în cartea **"Mic supliment de istorie aeronautică"**. După o tinereţe palpitantă, cu evenimente de zbor în care nu o dată era să-şi piardă viaţa, a trecut de la aviaţia militară în aviaţia civilă, fiind primul director general al companiei TAROM, apoi profesor la Institutul Politehnic Bucureşti. Pe 18 decembrie, anul trecut, la vârsta de 95 de ani, a fost condus pe ultimul drum de fiica sa, de antrenorul emerit Constantin Manolache (omul care la 76 de ani mai execută încă acrobaţie aeriană) şi de trei vecini (??!!). Deşi fuseseră anunţate instituţiile în care a lucrat sau cu care a colaborat, nimeni nu a catadicsit să vină la înmormântarea sa. Aşa s-a dus "dincolo", în cel mai trist şi nemeritat anonimat.

O biografie impresionantă are şi locotenent-comandorul (r) MIHAI BELCIN, pe care o semnează colaboratorul nostru, comandorul (r) Constantin Iordache. Temut pilot de vânătoare la început, apoi de bombardament, în Escadrila 85 Stukas, adjutantul de atunci, din anii războiului, a executat 153 de misiuni de luptă cu Ju-87 Stukas. Asta după ce, ca vânător, doborâse mai multe avioane inamice. A fost decorat, între altele, cu ordinele "Virtutea Aeronautică" cu spade, clasele Crucea de Aur şi Cavaler, "Crucea de Fier" germană, clasele II şi I, cu medalia sovietică "Victoria". După război, a lucrat pe majoritatea aerodromurilor militare, fiind una dintre cele mai distinse personalităţi în rândul subofiţerilor. Un om cu un asemenea trecut glorios, fost pilot de primă mână, a ieşit la pensie în 1971 cu gradul de plutonier-adjutant! Dar domnul Belciu, tatăl Mihaelei, colega de liceu a soţiei mele, şi vecin la blocurile militare de la Urziceni, rămâne pentru mine şi toţi piloţii şi tehnicienii anilor '60 de la Alexeni omul de înaltă statură morală, aşa cum ni i-am închipuit întotdeauna pe "mareşalii" aerului.

Şi nu ultimul, pentru că mereu a fost cel dintâi în instruire şi în luptă, un alt nume de excepţie al aeronauticii militare, un brav veteran de război care a început să-şi depene viaţa în coloanele revistei, remarcabilul **comandor (r) prof. ing. DAN STOIAN**, promoţie de ofiţeri navigaţi 1941.

Toate aceste bogate referiri autobiografice sunt însoţite de o ilustraţie deosebită.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

În vizită la greci

În a doua decadă a lunii martie, o delegaţie a Statului Major al Forţelor Aeriene a participat, la Atena, în Grecia, pe durata a două zile, la un schimb de experienţă privind învăţământul militar.

În dialogurile purtate, reprezentanţii Academiei Forţelor Aeriene Elene au prezentat părţii române criteriile de recrutare, selecţie şi admitere în academie, metodologia instruirii în zbor a studenţilor, formele şi modalităţile de instruire după absolvire şi evoluţia în cariera militară a piloţilor. Partea practică a activităţii a cuprins vizitarea sălilor de curs, laboratoarelor, spaţiilor de cazare şi a muzeului din incinta academiei.

Căpitan-comandorul Nicolae Grigorie, şeful delegaţiei Statului Major al Forţelor Aeriene, a apreciat activitatea ca fiind "extrem de utilă din toate punctele de vedere abordate. Am realizat, prin comparaţie, că şi sistemul de învăţământ militar românesc se situează la un înalt nivel calitativ, respectând normele şi standardele în vigoare".

Schimbul de experienţă pe probleme de învăţământ militar va cunoaşte o nouă etapă în vara acestui an, când o delegaţie elenă va vizita Academia Forţelor Aeriene ale României. **(C.P.)**

ABONAMENTE LA *"CER SENIN"*

Redacţia revistei ***"CER SENIN"*** anunţă că se pot face în continuare abonamente pentru anul 2003. Cei interesaţi – ofiţeri, maiştri militari, subofiţeri şi salariaţi civili din unităţile, instituţiile şi formaţiunile aparţinând Forţelor Aeriene, precum şi persoanele din afara acestor structuri – îşi pot face cunoscute opţiunile pe adresa redacţiei: **Şoseaua Bucureşti–Ploieşti, km 10,5, sectorul 1 Bucureşti, telefon/fax 021/231.53.82.**

Revista apare de două ori pe lună.

Preţul unui exemplar este de 5.000 lei. Un abonament pe trei luni costă 30.000 lei, pe şase luni – 60.000 lei, iar pe un an – 120.000 lei. Suma va fi depusă în **contul 50055084673,** deschis la Direcţia de Trezorerie şi Contabilitate Publică a Municipiului Bucureşti, **beneficiar U.M. 01835 Bucureşti.**

Muzeul Aviaţiei organizează în ziua de 31 martie 2003 examene pentru ocuparea următoarelor funcţii:

– şef de secţie – cercetător ştiinţific principal gradul I;

– conservator la Secţia Tehnică de Forţe Aeriene. Candidaţii pentru acest post trebuie să fie absolvenţi ai Facultăţii de Aeronave, cu experienţă în activitatea de întreţinere şi reparaţii de aviaţie, radiolocaţie şi artilerie antiaeriană.

Relaţii suplimentare la telefon 222.40.03 sau la sediul Muzeului Aviaţiei din Şoseaua Bucureşti–Ploieşti, km 16,5, Otopeni.

Promoţia 9 Mai 1950 a Şcolii Militare de Pilotaj Tecuci anunţă întâlnirea absolvenţilor în luna mai 2003, la Şcoala de Aplicaţie pentru Aviaţie Boboc – Buzău, la o dată ce urmează a fi stabilită. Cei ce doresc să participe sunt rugaţi să ia urgent legătura cu comandorii (r) Bruchental Valer, str. Piaţa Dacia nr. 1, bloc E, scara C, apart. 8, Buzău, cod 5100, telefon 0238/414.560; Stoicescu Petre, telefon 0238/721.331; Enache Ion, telefon 0238/432.750.

DIALOG CU CITITORII

VIORICA PANDELE: Vă mulţumim pentru aprecieri şi urările de bine. Ne bucurăm că ne citiţi "număr de număr" şi că vă putem fi de folos. În legătură cu rugămintea formulată, vă sfătuim să vă adresaţi Secţiei Pensii Militare din cadrul Ministerului Apărării Naţionale (strada Drumul Taberei, nr. 7–9, sector 6, Bucureşti), căreia trebuie să-i trimiteţi o cerere scrisă, însoţită de copii de pe certificatele de naştere şi de căsătorie, precum şi de pe certificatul de deces al soţului, fost ofiţer!

Maior CRISTIAN STAMATE: Potrivit legii, după moartea părinţilor, descendenţii (copiii) acestora sunt moştenitori de drept ai bunurilor defuncţilor, care beneficiază în cote egale de întreaga avere ce constituie masa succesorală de împărţit. Termenul de acceptare a moştenirii este de 180 de zile calendaristice, depăşirea lui ducând la decăderea din drepturi a celui care nu şi-a exercitat voinţa. În cazul concret la care vă referiţi, masa succesorală se va împărţi în trei, ieşirea din indiviziune putându-se face fie voluntar (prin înţelegerea celor trei fraţi moştenitori), în faţa notarului public, fie în faţa instanţei de judecată. Vă recomand prima variantă, fiind mai rapidă şi mai puţin costisitoare.

Comandor (r) ION CLENCIU: În baza H.G. nr. 218/2003, începând cu luna martie, s-au indexat următoarele venituri: pensiile militare cuvenite sau aflate în plată în luna februarie 2003, stabilite în conformitate cu legislaţia anterioară datei de 1 aprilie 2001; pensiile IOVR; indemnizaţiile lunare acordate în baza Decretului-Lege nr. 118/1990 (privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum şi celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri); indemnizaţiile şi sporurile ce se acordă invalizilor, veteranilor şi văduvelor de război în temeiul Legii nr. 49/1991 şi al Legii nr. 44/1994.

EMIL POSTOLACHE: În temeiul art. 83 din Legea nr. 46/1996 (pregătirea populaţiei pentru apărare), ordinele de chemare trimise de către centrele militare vor fi înmânate personal tinerilor, recruţilor sau rezerviştilor, înscriindu-se pe ordinul de chemare şi pe dovadă data şi ora înmânării. În situaţia în care cel chemat este plecat din localitate, ordinul de chemare va fi înmânat unui membru major din familie (părinţi, soţie, surori, fraţi majori), unei rude sau oricărei persoane majore care locuieşte împreună cu cel chemat, încheindu-se despre aceasta un proces-verbal pe verso-ul dovezii de înmânare a ordinului de chemare. În acest scop, se va pune în vedere celui care a semnat de primirea ordinului de chemare să anunţe personal pe cel căruia îi este adresat ordinul de chemare, prin telefon sau alt mijloc, astfel încât acesta să se prezinte la termenul şi în locul prevăzute.

CECILIA MITRĂNESCU: Adresa publicaţiei noastre este următoarea: Redacţia "CER SENIN", Şoseaua Bucureşti–Ploieşti, km 10,5, sector 1, Bucureşti. Telefon/fax: 021/231.53.82. Vă aşteptăm corespondenţa promisă.

DIALOG CU CITITORII

STOP! TRAVERSEAZĂ... MIRAGE. O imagine surprinzătoare pentru orice bază aeriană din întreaga lume, dar nu şi pentru Baza Aeriană Buochs aparţinând Forţelor Aeriene ale Elveţiei. O dată pe an, piloţii de Mirage participă la un exerciţiu de instruire specific în cadrul Bazei Aeriene Buochs. Întrucât baza aeriană este străbătută de un drum public, deplasarea avioanelor către hangare generează, nu de puţine ori, un blocaj rutier neobişnuit!

AIRCRAFT ILLUSTRATED

CUM MERGEM? CUM NE AŞEZĂM?

Prin excelenţă, militarii au o ţinută exemplară, merg drept, cu pas elastic şi distincţie de top-model. Dar ştim cu toţii regulile recomandate de Codul bunelor maniere pe timpul mersului şi al statului pe scaun? Iată câteva dintre acestea:

➲ Pe stradă, e bine să mergem degajat, în paşi normali, nici să nu alergăm, nici să ne "târâim". Chiar dacă avem necazuri acasă sau la serviciu, trebuie să afişăm o mină destinsă, zâmbitoare, senină. Gârboviţi şi încruntaţi, nu facem decât să devenim antipatici sau, cel mult, compătimiţi de ceilalţi.

➲ Pe timpul mersului să nu ne aplecăm umerii înainte, să nu mişcăm exagerat braţele şi coatele, să ne retragem stomacul în interior şi să ţinem şira spinării cât mai dreaptă. Capul să fie drept, privirea înainte, genunchii apropiaţi, să ne mişcăm dezinvolt, siguri pe noi.

➲ Când mergem pe stradă, nu trebuie să gesticulăm larg, să ne înfundăm mâinile în buzunare, să vorbim tare sau să fredonăm cine ştie ce melodie la modă. De asemenea, nu-i frumos să ne trosnim degetele, să căscăm zgomotos fără a duce mâna la gură sau să mâncăm, indiferent dacă este vorba de un covrig, o gogoaşă sau de seminţe de dovleac ori floarea-soarelui.

➲ Este total interzis să ne scobim în gură sau în nas, să scuipăm, să facem gesturi indecente.

➲ Dacă ne apucă râsul pe stradă (ar fi bine, totuşi, să ne stăpânim), nu trebuie să punem mâna la gură, să ne lovim peste coapse cu palmele sau să ne împungem vecinul în coaste, spre a-l stimula să râdă şi el. Cel mai bine e să surâdem înţelegător, dar cu condiţia de a nu transforma surâsul în rictus sau rânjet permanent.

➲ Chiar dacă ne antrenăm într-o discuţie aprinsă, nu trebuie să-l luăm pe interlocutor de nasturi, să-l batem pe spate sau să-l înghiontim cu cotul. Şi în acest caz, tonul trebuie să fie moderat, discret, jovial.

➲ Şi când ne aşezăm, trebuie să avem mare grijă. Nu e bine nici să ne trântim cu zgomot şi să ne tolănim în fotoliu, dar nici să ne ghemuim într-un colţ de canapea. Să ne aşezăm firesc şi să ne alegem cât mai lejer locul, fără a deranja pe cei de lângă noi. O dată aşezaţi, trebuie să evităm să ne ţinem genunchii cu palmele, să ne sprijinim în coate ori să ne încrucişăm picioarele. Cum, de asemenea, nu este elegant să ne îndepărtăm prea mult genunchii ori să ne încrucişăm mâinile pe piept.

➲ Când ne ridicăm de pe scaun, trebuie să evităm pe cât posibil să stăm cu spatele la ceilalţi, iar când ne luăm rămas bun, nu trebuie să împingem cu forţa scaunul, să-l lovim de podea sau să-l... răsturnăm. Scaunul trebuie lăsat aşa cum l-am găsit şi, pe cât posibil, în acelaşi loc.

➲ Când ne aflăm în societate, vom evita să stăm cu spatele la cei din jurul nostru. Iar dacă o facem, siliţi de o împrejurare oarecare, obligatoriu, ne cerem scuze celor cărora le-am întors, involuntar, spatele.

Drum bun şi şedere plăcută!

Fotbal

"VITEZIŞTII" TREC LEJER PRINTRE "CÂINI"

Etapa cu numărul 19 a fost una fastă pentru fotbaliştii antrenaţi de Victor Piţurcă. Într-un derby ce se anunţa aspru şi clarificator, întrucâtva, în stabilirea ierarhiei finale pe podiumul campionatului, STEAUA a întrecut net pe DINAMO, cu scorul de 4–2. Putea fi însă mult mai mare, dacă "viteziştii" n-ar fi ratat nepermis şi n-ar fi ascultat de îndemnurile ...temporizatoare ale "profesorului" lor.

DINAMO venea la întâlnirea de gală cu STEAUA serios şifonată de cele trei înfrângeri consecutive din returul campionatului. Avea, aşadar, o motivaţie puternică pentru a face totul ca să câştige. În plus, la cârma "câinilor" se afla un nou tehnician, Ion Andone, hotărât să opreasca degringolada din "groapă" şi să puncteze, fie şi doar pentru palmares, împotriva roş-albaştrilor. Însă una este dorinţa antrenorului, şi alta putinţa jucătorilor. Dinamoviştii au fost depăşiţi de către stelişti la toate capitolele – aşezare în teren, tehnicitate, combinaţii, putere de luptă, disciplină tactică, eficacitate. Sub bagheta lui Rădoi şi Florentin Dumitru şi impulsionaţi de "cravaşa" lui Aliuţă şi Boştină, Claudiu Răducanu şi ceilalţi atacanţi au pus permanent în pericol poarta dinamovistă, străpungând-o de patru ori. STEAUA a practicat un fotbal modern, pragmatic spre finalurile de repriză, pentru a-şi conserva rezultatul, a pasat mult şi în viteză, a acoperit bine terenul de joc, s-a apărat organizat şi a construit iute, din alergare, creându-şi numeroase situaţii favorabile. A fost, parcă, o altă echipă, mai motivată, mai robustă, mai stăpână pe mijloacele ei de exprimare fotbalistică.

Succesul cu DINAMO a poziţionat STEAUA pe locul al treilea în clasament, la egalitate cu FC Naţional (33 de puncte), dar, din păcate, la 11 puncte distanţă de RAPID, câştigătoare nesperată la Timişoara după un start total neconvingător şi nesatisfăcător. Dacă roş-albaştrii n-ar fi irosit cele patru puncte pe propriul teren (cu FC Braşov şi "U" Craiova), dacă arbitrii n-ar fi fost atât de drastici (şi incorect – Helesteanu!), alta ar fi fost poziţia STELEI în clasament şi altele posibilităţile de a se lupta pentru un nou titlu de campioană. Dar, şi aşa, speranţe de mai bine există, iar jucătorii şi tehnicienii noştri au obligaţia morală de a-i răsplăti pe toţi cei care îi iubesc şi-i susţin meci de meci.

NICOLAE RĂDULESCU

La Concursurile aplicativ-militare de iarnă,

REPREZENTANŢII FORŢELOR AERIENE – COMPORTARE MERITORIE

Continuând o frumoasă tradiţie, în perioada 8 –15 martie a.c., s-a desfăşurat, la Predeal şi în împrejurimi, etapa finală, pe Ministerul Apărării Naţionale, a Concursurilor aplicativ-militare de iarnă, competiţie rezervată instituţiilor militare de învăţământ postliceal din armată. Printre loturile participante s-au numărat şi reprezentanţii categoriei noastre de forţe armate: **Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă"**, din Braşov, şi **Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia"**, din Mediaş.

Şi în acest an, probele de concurs au fost **biatlonul, ştafeta** şi **patrula,** probe pe cât de dificile şi complexe, pe atât de spectaculoase şi disputate. Spre lauda lor, sportivii celor două instituţii ale noastre au avut o comportare meritorie, medieşenii urcând în toate probele colective pe podium, iar braşovenii – la ştafetă şi biatlon şi în clasamentul general pe loturi. În mod deosebit trebuie remarcaţi **studentul sergent-major Viaceslav Frunze,** de la Academia Forţelor Aeriene, care s-a clasat pe primul loc în proba de **BIATLON,** individual, şi componenţii echipei de **PATRULĂ** a Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene: **maistrul-militar Iosif Saroşi, elevii-caporali Ioan Beudean, Claudiu Simion, Andrei Schuller, Ionel Iocu** şi **Mihai Stroie, elevul Gabriel Tănase** – ocupanţii primului loc în proba de **PATRULĂ.**

În **clasamentul general pe probe,** Academia din Braşov a obţinut locul II la **ŞTAFETĂ** şi **BIATLON,** iar Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri din Mediaş, pe lângă locul I la patrulă, a ocupat locul III la biatlon şi ştafetă. În **clasamentul general pe loturi,** Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene a ocupat poziţia a doua, cu un total de 64 de puncte, fiind urmată, pe a treia treaptă a podiumului de premiere, de Academia Forţelor Aeriene, cu 57 de puncte.

Tuturor câştigătorilor şi participanţilor – CALDE FELICITĂRI!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Redacţia "CER SENIN"
Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/231. 53. 82**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
B 222.03; C 1011.00

REDACTOR -ŞEF:
comandor(r) DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIP~RIT LA
C.C.A. INTACT S.A.